Le luxe abordable

C'est la crise même dans le très haut de gamme, où les PDG se voient mal continuer à rouler en 8 ou 12 cylindres gloutonnes. Heureusement, les berlines de très haut de gamme peuvent aussi se montrer généreuses avec un Diesel «de base» sous le capot.

Par **Tony Verhelle**

Photos: **David Noels** prises au **château de Freyr**

MERCEDES S320 CDI

Bien sûr, il reste des sociétés florissantes, il suffit de voir les salaires payés à certains patrons et dont les médias font des gorges chaudes en les fustigeant. Simplement, le jeu est devenu plus subtil, y compris pour les autos chargées de transporter ces PDG (éventuellement avec chauffeur). Mais si vous y faites bien attention, vous verrez que, la plupart du temps, l'absence d'identification sur ce genre de limousine d'entreprise cache un 8 ou 12 cylindres à essence. A l'inverse, si elle arbore sa dénomination, il s'agit presque invariablement d'une TDI, d, dDi, etc. Dans ce cas, la voiture fait partie des moyens de communication envers le personnel et la clientèle: «Voyez, nous aussi, on se serre la ceinture.» Heureusement pour ces chefs d'entreprise, il y a belle lurette que choisir ce genre de modèle Diesel n'a plus rien d'une punition...


AUDI A8 3.0 TDI
158 · ADY
BMW 730d

AUDI A8 3.0 TDI	
Prix de base	66.240 €
Consommation moyenne	8,7 l/100 km
Extrêmes	de 7,5 à 13,4 l/100 km
Consommation Euromix	8,5 l/100 km
CO_2	227 g/km
1000 m départ arrêté	28,4 s

LES QUALITES

- ↗ Bonnes performances
- ↗ Consommation modérée
- ↗ Transmission intégrale d'office
- ↗ Bonnes qualités routières
- ↗ Finition d'excellente qualité
- ↗ Carrosserie et structure en aluminium

LES DEFAUTS

- ↘ Suspension raide
- ↘ Sièges durs
- ↘ Train avant percutant
- ↘ Sonorité rauque du moteur
- ↘ Habitacle sobre, un peu vieillot
- ↘ Equipement standard un peu juste
- ↘ Garantie un peu pingre



La décennie écoulée a vu l'évolution du moteur Diesel faire un bond. Un seul exemple: il y a 30 ans, le premier Diesel de la Volkswagen Golf, un 1500 de 55 ch, était considéré comme sportif. A l'époque, la sportive qui faisait fureur, c'était la Golf GTI, avec son 1600 à essence de 110 ch. Aujourd'hui, certaines versions Diesel de la Golf fournissent... 170 ch sans sourciller. Si l'on ajoute que les turbo Diesel de ce genre, souples, doux et vifs, n'ont plus rien de comparable avec leurs prédécesseurs rugueux et rocailleux, on comprend que, lentement mais sûrement, les berlines de plus grand gabarit, puis les limousines, aient cessé de faire la fine bouche pour le moteur à huile lourde...

L'arrivée de la Série 7 de BMW tombe à pic pour une nouvelle confrontation des trois ténors. La marque bavaroise vient de donner à sa «7» (et à sa «3») un nouveau 3 litres turbo Diesel de 245 ch. Nous lui avons opposé les V6 3 litres TDI de l'Audi A8 et de la Mercedes S320 CDI. Nous étions curieux de voir si ces bouilleurs de gazole somme toute encore discrets dans la catégorie allaient être à même

AUDI A8 3.0 TDI



A l'arrière, c'est l'Audi qui offre le moins de place. De même que les sièges les plus fermes, tout comme à l'avant...

L'A8 3.0 TDI est livrée en boîte 6 automatique et avec la transmission intégrale Audi. Le système multimédia demeure l'un des plus conviviaux à utiliser.

de conférer le glamour nécessaire à leur porte-drapeau respectif. Tant qu'on y était, il s'agissait aussi de voir si la Série 7 possède les arguments pour s'imposer en nouveau leader de cette catégorie.

MOTEUR ET BOÎTE

De ces trois berlines de luxe, deux sont des propulsions, l'A8 étant une traction intégrale. Depuis peu, la version essayée de la Mercedes peut aussi être commandée en 4x4. Quant à BMW, il parle d'étendre bientôt son xDrive à la Série 7.

Malgré la dénomination S320 CDI, les trois capots abritent bel et bien un 3 litres. Si Audi et Mercedes ont choisi de disposer les cylindres en V, BMW reste fidèle à son *6 en ligne*. Ce dernier, le plus récent du trio, est aussi le plus puissant: 245 ch. Les deux autres sont sur un confetti: l'Audi fournit 233 ch et le Mercedes 235. En Belgique, leurs importateurs en proposent une exécution de 211 ch divisant la TMC par deux. Chez BMW, ce n'est pas le cas. D'accord, compte tenu du tarif de ces voitures, on pourrait dire qu'il s'agit d'un geste symbolique, mais on imagine aisément que la clientèle potentielle est encline à laisser tomber le moins de taxes possible dans l'escarcelle de l'Etat.

Autre argument d'importance: le couple maximum. Celui de l'Audi est le plus faible: 450 Nm, mais dès 1400 tr/min. Le BMW et le Mercedes délivrent tous deux 540 Nm, le premier à partir de 1750 tours, le second dès 1600. Si tous trois sont bien entendu pourvus d'office d'un filtre à particules, le dernier-né de BMW est le seul à satisfaire à la norme Euro 5, entrée en vigueur pour les voitures neuves.

Les poids des deux bavaroises sont voisins (malgré la structure et la carrosserie tout en alu de l'Audi, partiellement seulement pour la BMW), la Mercedes pesant quelque 70 kg de plus. Quant aux performances, elles répondent aux attentes.

La BMW 730d est de loin la plus rapide, suivie à distance respectueuse par les deux autres. Sa boîte automatique, une ZF à 6 rapports parfaitement adaptée, n'y est pas étrangère, avec son sélecteur qui a heureusement réintégré la console centrale. Audi recourt à la même boîte, mais moins vive, tandis que Mercedes préfère sa propre boîte à 7 rapports; capable de se montrer très douce en conduite normale, celle-ci manifeste des à-coups et des hésitations en cas de velléités sportives.

Malgré leur poids proche des 2 tonnes, ces limousines affichent une consommation normalisée particulièrement basse: 8,5 l/100 km (A8), 7,2 l/100 km («7») et 7,6 l/100 km (S). Dans la réalité, la 730d est effectivement la plus sobre des trois: sur plus de 1.000 km à son volant, nous n'avons pas dépassé les 8,5 l/100 de moyenne et notre parcours commun s'est soldé par un beau 8,2 l/100 km. Dans les mêmes conditions, l'Audi a eu besoin de 8,7 l/100 et la Mercedes, 9 l tout rond.

Malgré leur poids, ces limousines affichent une *conso* normalisée particulièrement basse: 8,5 l/100 (A8), 7,2 («7») et 7,6 (S).

Du reste, la BMW est la seule qui, avec le pied léger et dans un trafic fluide, parvienne à rester sous les 7 l/100; c'est tout de même assez remarquable pour une si grande berline. Bref, à ce chapitre, c'est incontestablement la fille de Munich qui tire la couverture à elle, d'autant plus que son moteur est aussi le plus silencieux, suivi du CDI de Mercedes et du TDI d'Audi, au timbre plus rauque.

CLASSEMENT MOTEUR-BOÎTE

1. BMW 730d
2. Audi A8 3.0 TDI
3. Mercedes S 320 CDI

TENUE DE ROUTE

En 2006, dans notre n°1366, nous avions comparé ces trois voitures (avec les Jaguar XJ et Volkswagen Phaeton pour challengers). L'Audi et la Mercedes s'étaient emparées ex æquo de la première place au présent classement devant la BMW 730d de l'époque. Il va de soi que BMW a mis le paquet pour le châssis de la nouvelle.

Seule à l'époque à se voir refuser l'amortissement piloté, elle s'est bien rattrapée, tout en bénéficiant d'une refonte du train avant. Celui-ci s'offre désormais la double triangulation en vigueur sous les X5 et X6.

Mais la nouveauté la plus frappante, c'est la direction aux 4 roues, inséparable



Si le garnissage intérieur de l'A8 reste très soigné, le style commence à dater.

Si le comportement est toujours assez incisif, sa suspension digère moins bien les inégalités.





A l'arrière, l'habitabilité a progressé, au même titre que le confort d'assise.

La nouvelle 7 allie un comportement sportif et un confort de suspension nettement amélioré.

de l'*Active Steering* (dont le servomoteur se trouve sur la colonne de direction). Les roues arrière peuvent (contre)braquer de maximum 3° en même temps que les roues avant, ce qui facilite drôlement les manœuvres, mais surtout améliore grandement la réactivité et l'agilité. Associé aux barres antiroulis actives déjà connues du modèle précédent, cela donne indubitablement le comportement le plus vif et le plus plaisant de nos trois rivales.

La Série 7 n'étant déjà pas donnée, il est bien dommage qu'il faille encore bourse délier pour chaque dispositif, que nous vous recommandons pourtant chaudement. Le seul vrai bémol est que la direction active offre un rendu artificiel, nécessitant un temps d'accoutumance et faisant prendre les virages d'une manière parfois un peu brusque ou hachée.

Avec sa transmission intégrale, l'Audi prend naturellement l'avantage lorsque le profil de la route se dégrade, mais sa suspension pneumatique à amortissement piloté ne peut rivaliser totalement avec celle de la BMW. L'A8 a beau conserver un «toucher de route» sportif, elle n'est certainement pas la plus maniable sur les portions franchement sinueuses, et elle pâtit davantage des grosses inégalités ou d'un revêtement dégradé, où elle se montre plus encline au roulis. En outre, sa direction, trop légère, s'avère être moins communicative et son assistance manque de consistance.

C'est donc la Mercedes qui présente la direction la plus agréable. La Classe S est par ailleurs dotée d'une excellente suspension pneumatique, mais dans l'ensemble, son comportement apparaît moins vivant que celui de ses rivales. Une souveraineté du comportement collant parfaitement à l'image qu'on se fait d'une grosse berline à l'étoile. La dimension relativement modeste des pneumatiques démontre également la volonté des concepteurs de privilégier l'imperturbabilité plutôt que la sportivité. Une mission parfaitement accomplie.

Par son comportement routier, la nouvelle BMW sort sans peine du lot, laissant l'Audi et la Mercedes se partager la seconde place à égalité. Chacune a ses avantages et ses inconvénients: l'Audi est plus sportive et profite d'une meilleure adhérence grâce à sa transmission quattro, tandis que la Mercedes est plus équilibrée et plus «consistante» dans ses réactions en toutes circonstances.

Par son comportement routier, la BMW sort sans peine du lot, laissant l'Audi et la Mercedes se partager la 2e place à égalité.

CLASSEMENT TENUE DE ROUTE

1. **BMW 730d**
2. **Ex æquo Audi A8 3.0 TDI & Mercedes S 320 CDI**

CONFORT

La nouvelle Série 7 n'est pas beaucoup plus grande que sa devancière: à 5,07 m de long, elle dépasse l'Audi de 1 cm et est 0,5 cm plus courte que la Mercedes. En revanche, son empattement allongé de 8 cm (3,07 m) est le plus généreux (2,94 m pour l'Audi et 3,03 m pour la Mercedes). A l'arrière, la BMW est donc la plus spacieuse. On apprécie par ailleurs que ses portes s'ouvrent dorénavant plus largement, corrigeant ainsi une des principales lacunes de la précédente Série 7. La Mercedes est un peu moins généreuse en habitabilité, mais reste spacieuse.

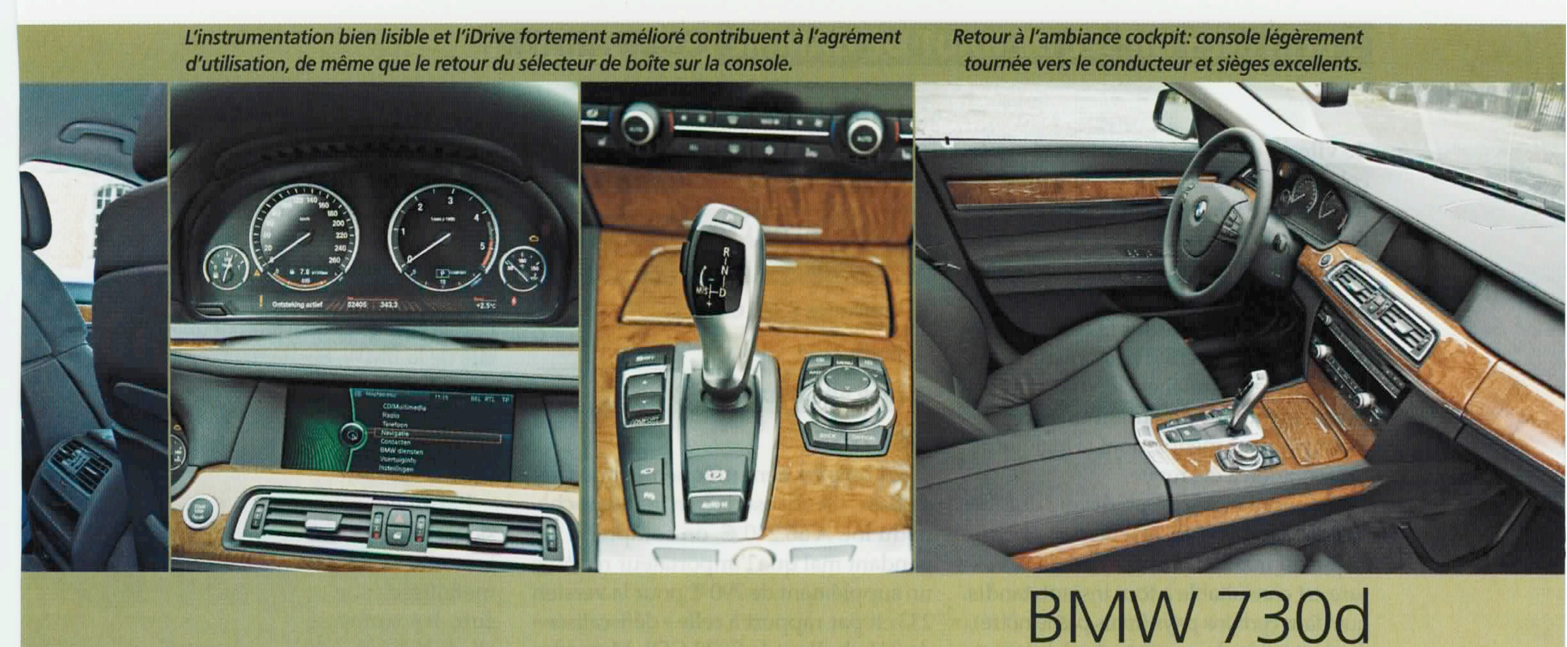
L'A8 repose encore sur l'ancien concept technique d'Audi – moteur installé loin devant l'axe des roues –, avec pour conséquence un important porte-à-faux. A dimensions extérieures égales, cela se paie forcément cash en habitabilité. Cela étant, l'A8 reste spacieuse à l'avant comme à l'arrière. On n'en attendait pas moins d'une voiture de ce gabarit. Précisons encore que nos trois protagonistes sont disponibles en version longue (environ 14 cm de plus en empattement, donc autant pour les jambes à l'arrière), et ce même en Diesel «de base». Pour ce qui est des coffres, la Mercedes conserve sa couronne avec 560 l contre 500 aux Audi et BMW.

En matière de confort d'amortissement, la Série 7 a rattrapé une grande partie de son retard sur sa rivale de Stuttgart, sans toutefois parvenir à filtrer avec autant d'efficacité les hautes fréquences (même en mode confort), ce que la Mercedes fait à merveille. Sur ce plan aussi, l'A8 se situe quelque peu en retrait, d'autant que ses sièges (que vous optiez pour les sièges sport ou confort) manquent de rembourrage.

A ce sujet, BMW semble clairement s'être inspiré de ce qui se faisait chez Mercedes. Les interrupteurs de réglage sont nettement plus faciles à utiliser (pas autant, toutefois, que ceux de la Mercedes, installés en haut de la contre-porte), tan-

L'instrumentation bien lisible et l'iDrive fortement amélioré contribuent à l'agrément d'utilisation, de même que le retour du sélecteur de boîte sur la console.

Retour à l'ambiance cockpit: console légèrement tournée vers le conducteur et sièges excellents.



BMW 730d

dis que le confort d'assise peut être qualifié de bon (sièges de série), voire excellent (sièges confort, mais non actifs). Ici aussi, donc, la Mercedes, avec ses sièges multicontours (éventuellement actifs), nous propose ce qui se fait de mieux: on s'y sent très agréablement cocooné, sans qu'il soit malaisé de s'en extirper, comme il sied à une voiture de ce rang.

Pour ce qui est de l'insonorisation, la BMW laisse davantage pénétrer les bruits extérieurs et de roulement que la Mercedes, où le calme régnant à bord pourrait être qualifié de monacal. A bord de l'Audi, on épinglera le fonctionnement bruyant des suspensions et plus particulièrement du train avant, parfois sujet aux percussions. Dans tous les cas, en revanche, la ventilation et la climatisation n'appellent aucune critique. Une fois de plus, cependant, la Mercedes sort du lot grâce à l'excellente maîtrise des flux d'air.

L'ergonomie de l'instrumentation et des divers interrupteurs est un sujet qui a fait couler pas mal d'encre à l'époque de la précédente Série 7. On se souviendra notamment du peu pratique levier



BMW 730d	
Prix de base	76.200 €
Consommation moyenne	8,2 l/100 km
Extrêmes	de 6,8 à 12,3 l/100 km
Consommation Euromix	7,2 l/100 km
CO_2	192 g/km
1000 m départ arrêté	27,7 s

LES QUALITES

- ↗ Excellent moteur
- ↗ Bonnes performances, moteur sobre
- ↗ Comportement sûr et plaisant
- ↗ Habitabilité nettement améliorée
- ↗ iDrive bien plus agréable à utiliser
- ↗ Confort des sièges
- ↗ Programme d'entretien et de garantie étendu

LES DEFAUTS

- ↘ Digère mal les joints transversaux
- ↘ Insonorisation encore un peu juste
- ↘ Coffre assez petit et étroit
- ↘ Direction «artificielle»
- ↘ Direction aux 4 roues en option seulement

de vitesse électronique implanté sur la colonne de direction et certainement du très critiqué iDrive, pour le peu d'intuitivité de son interface. Deux critiques auxquelles BMW a réagi: le levier de sélection de la boîte de vitesses a retrouvé une place plus habituelle sur la console centrale, tandis que l'iDrive s'est complété d'une série de touches de «raccourcis» supplémentaires procurant un accès direct aux divers menus, dont la logique de présentation a été revue.

Notons que grâce à un disque dur (en option dans la 730d), une version électronique du manuel d'utilisation de la voiture est consultable à tout instant, tandis que dans certains pays (mais pas le nôtre), il est possible de se connecter à Internet. Un gadget tendance, certes, mais sans grande utilité, sauf peut-être pour les occupants des places arrière.

Le MMI d'Audi nous a toujours séduits par son caractère intuitif et sa logique de fonctionnement. Mais aujourd'hui, son graphisme ainsi que certaines de ses fonctions ont pris un petit coup de vieux.

Chez Mercedes, enfin, le Comand donne accès à une pléthore de réglages (même celui des sièges) via différents menus agencés de manière très logique. Nous avons particulièrement apprécié le *design* du *tuner* radio, imitant celui des bons vieux postes à lampes, ainsi que la qualité du graphisme des cartes du système de navigation, nettement au-dessus du lot.

A ce chapitre, très important pour ce genre de voitures, la Classe S remporte sans difficulté la première place, mais la Série 7 n'est pas très loin derrière. L'A8, en revanche, ne peut cacher son plus grand âge et ferme donc la marche.

CLASSEMENT CONFORT

1. **Mercedes S 320 CDI**
2. **BMW 730d**
3. **Audi A8 3.0 TDI**

BUDGET

Si l'on s'en tient uniquement au prix de base, l'Audi est de loin la moins chère du lot. A 66.240 €, on comprend cependant mal que l'importateur réclame un supplément de 790 € pour la version 233 ch par rapport à celle «défiscalisée» de 211 ch. Pour la S320 CDI, Mercedes demande 72.600 € (en version d'origine à 235 ch ou «fiscale» à 211 ch), tandis que la BMW 730d (245 ch, seule version disponible) est affichée à 76.900 €. Pourtant, on ne peut pas vraiment dire que la BMW est la plus chère.

Avant de porter tout jugement, il convient de se plonger dans les listes d'équipements de série et d'options. Ainsi, pour arriver à un équipement comparable, il faut ajouter 2.346 € au prix de la Mercedes (soit un total de 74.946 €) et 6.441 € à celui de l'Audi, ce qui en porte la facture finale à 72.681 €. Nous n'en sommes pas restés là, car il va de soi que de telles voitures se doivent d'être «personnalisées». Cela n'a pas été une sinécure, car ce qui est disponible pour l'une ne l'est pas forcément pour l'autre.

La Série 7 est garantie 5 ans ou 100.000 km, frais de maintenance inclus! Un fameux avantage sur ses deux rivales.

Ainsi, la transmission intégrale est de série chez Audi, en option chez Mercedes et absente du catalogue chez BMW. Autre exemple: les 4 roues directrices et les barres antiroulis actives sont une spécificité de la BMW. Finalement, nous avons décidé d'équiper la 730d de la direction active intégrale et du *Dynamic Drive* et de munir la S320 CDI de la transmission intégrale 4Matic.

Parmi les options plus «classiques», nous avons retenu la peinture métallisée, le cuir, les jantes alu de 18", l'accès et démarrage mains libres, la fermeture des portes motorisée, la caméra de recul, le toit ouvrant électrique, les sièges confort à l'avant, le sac à skis, les phares au xénon directionnels, le régulateur de vitesse à contrôle de distance, la navigation, le changeur de CD et DVD ainsi que le meilleur système audio disponible.

Ainsi équipées, nos voitures revenaient à 101.201 € (Audi A8 3.0 TDI), 99.553 € (Mercedes S320 CDI 4Matic) et 99.360 € (BMW 730d). Précisons cependant que l'installation audio haut de gamme de



La Classe S reste la plus confortable, avec par-dessus le marché un comportement très sûr.

La confortable banquette peut être remplacée par des sièges distincts. L'habitabilité reste très bonne à l'arrière.

MERCEDES S320 CDI

Prix de base	72.600 €
Consommation moyenne	9,0 l/100 km
Extrêmes	de 8,0 à 14,5 l/100 km
Consommation Euromix	7,6 l/100 km
CO_2	220 g/km
1000 m départ arrêté	29,5 s

LES QUALITES

- ↗ Très bon confort (sièges et susp.)
- ↗ Comportement efficace (pas sportif)
- ↗ Insonorisation soignée
- ↗ Finition de grande qualité
- ↗ Transmission intégrale disponible
- ↗ Direction parfaitement informative

LES DEFAUTS

- ↘ Un rien pataude
- ↘ Boîte automatique parfois assez lente
- ↘ Commandes éparpillées
- ↘ Garantie un peu pingre
- ↘ Retour de volant insuffisant

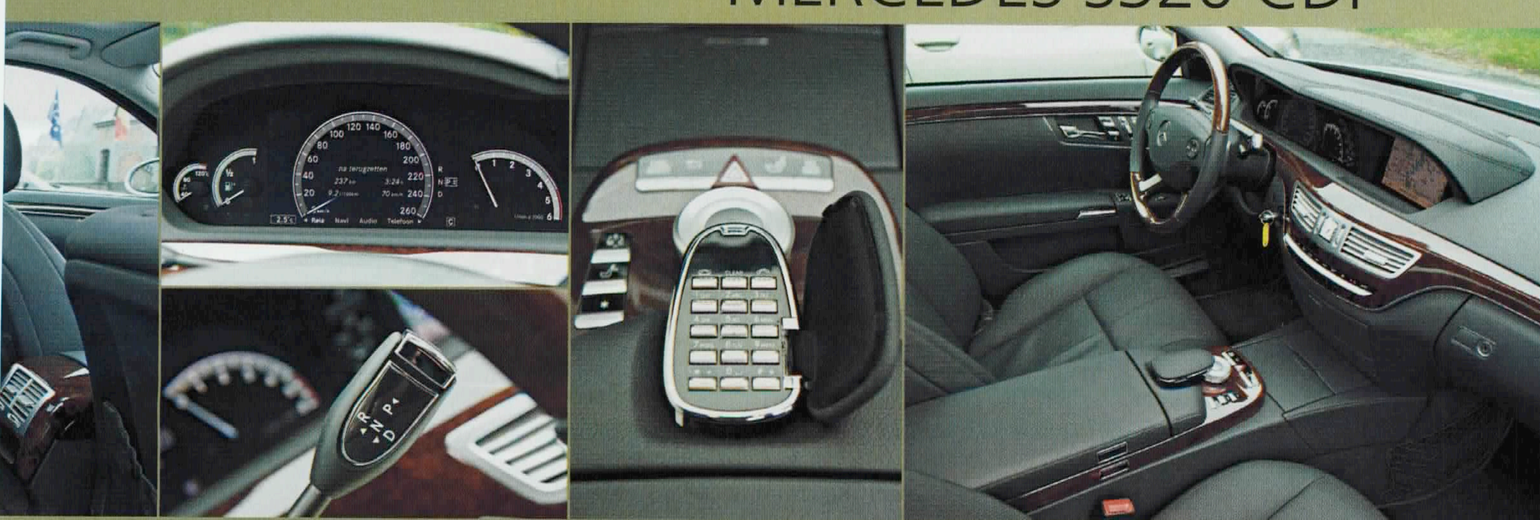


l'Audi (Bose) coûte la bagatelle de 7.199 €! En se contentant d'une installation «normale» (et déjà de grande qualité), l'A8 aurait coûté 95.309 €. Mais force est de constater que dans ce segment, la clientèle choisit souvent ce qu'il y a de mieux.

En tant que voiture la plus récente et moderne de ce comparatif, la BMW offre une série d'options plus ou moins intéressantes qui lui sont propres. Citons l'affichage tête haute, l'alerte de dérive avec indicateur de limitation de vitesse, l'assistant de trajectoire, ou encore les caméras frontales *Side View* facilitant l'observation du trafic routier latéral. *Last but not least*, BMW s'est enfin décidé à changer son fusil d'épaule en matière de garantie.

Ainsi, la Série 7 est garantie 5 ans ou 100.000 km, frais de maintenance inclus! Un fameux avantage sur ses deux rivales, qui s'en tiennent toujours aux prescriptions légales européennes (2 ans de couverture générale) et facturent en sus les entretiens. Bien sûr, il existe un contrat de

MERCEDES S320 CDI



En option, l'indicateur de vitesse devient l'écran de la caméra de vision nocturne. Le sélecteur de vitesse reste au volant et l'utilisation du Comand est intuitive.

La planche de bord est typiquement Mercedes et s'embrasse d'un seul regard.

CARACTÉRISTIQUES	AUDI A8 3.0 TDI	BMW 730d	MERCEDES S 320 CDI
Moteur	longitudinal AV	longitudinal AV	longitudinal AV
Type	6 cylindres en V	6 cylindres en ligne	6 cylindres en V
Distribution	2 x 2 ACT, 24 soupapes	2 ACT, 24 soupapes	2 x 2 ACT, 24 soupapes
Diagramme variable	–	–	–
Cylindrée *(cm^3)*	2967	2993	2987
Puissance maxi *(ch/kW)*	233/171 à 4000 tr/min	245/180 à 4000 tr/min	235/173 à 3600 tr/min
Couple maxi *(Nm)*	450 à 1400 tr/min	540 à 1750 tr/min	540 à 1600 tr/min
Facteurs de performances			
Puissance spécifique *(ch/l)*	78,5	81,6	78,7
Poids/puissance *(kg/ch)*	8,3	7,9	8,6
Aérodynamique: Cx/SCx	0,28/0,64 m^2	0,29/0,69 m^2	0,26/0,62 m^2
Transmission	aux 4 roues	aux roues AR	aux roues AR
Type boîte	automatique, 6 rapports	automatique, 6 rapports	automatique, 7 rapports
Antipatinage	série	série	série
Vitesses à 1000 tr/min *(km/h)* en 1re/2e/3e/4e/5e/6e/7e	9,2/16,3/25,1/33,4/44,1/55,3/–	11,1/19,9/30,6/40,8/53,4/67,3/–	11,0/16,8/25,1/35,2/48,1/58,7/66,1
Châssis			
Suspension AV	multibras (4 bras par roue), suspension pneumatique	double triangulation, amortissement piloté	multibras (4 bras par roue), suspension pneumatique
Suspension AR	triangles sup., quadrilatères inf., suspension pneumatique	essieu multibras, amortissement piloté	essieu multibras, suspension pneumatique
Freins AV *(ø en mm)*	disques ventilés (360)	disques ventilés (348)	disques ventilés (335)
Freins AR *(ø en mm)*	disques ventilés (310)	disques ventilés (345)	disques ventilés (300)
ABS/répartiteur électronique	série/série	série/série	série/série
Direction	à crémaillère	à crémaillère	à crémaillère
– nombre de tours	2,9	2,0 (avec *Active Steering*)	2,8
– ø braquage entre murs/trottoirs *(m)*	12,1	12,2 (11,5 avec *Active Steering*)	11,7
Longueur/largeur/hauteur *(mm)*	5062/1894/1444	5072/1902/1479	5076/1871/1473
Empattement *(mm)*	2944	3070	3035
Voies AV/AR *(mm)*	1629/1615	1611/1650	1600/1606
Largeur aux coudes AV/AR *(mm)*	1585/1520	1541/1539	1575/1570
Volume du coffre *(dm^3 VDA)*	500	500	560
Poids constructeur/contrôlé *(kg)*	± 1.945/–	1.935/–	± 2.015/–
Pneumatiques	Bridgestone Potenza	Goodyear Excellence	Michelin Pilot Primacy
– dimensions d'origine	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17
– dimensions sur véhicule d'essai	255/45 R18	245/45 R19 - 275/40 R19	235/55 R17
Type de roue de secours	normale	– (pneus à roulage à plat)	temporaire
Capacité carburant *(l)*	90	80	90

maintenance, mais payant . A ce chapitre, la BMW s'impose donc sans coup férir.

CLASSEMENT BUDGET

1. BMW 730d
2. Ex æquo Audi A8 3.0 TDI
   & Mercedes S 320 CDI

CONCLUSION

Sans grande surprise, la BMW Série 7 s'impose assez logiquement dans ce comparatif: son moteur Diesel, le plus moderne du lot, lui garantit les meilleures performances et la consommation la plus faible, tandis que sa direction active intégrale et ses barres antiroulis actives (deux spécificités offertes... contre supplément) lui assurent le comportement routier le plus plaisant. Par ailleurs, la 730d devrait également être la plus intéressante quant aux coûts d'utilisation, grâce notamment à sa garantie de 5 ans, mais aussi et surtout aux entretiens compris dans le prix. Bravissimo! Voilà enfin qui témoigne de la confiance de BMW en ses produits.

En seconde place, la Mercedes Classe S n'a pas manqué de nous surprendre, surtout compte tenu de sa conception plus ancienne. Car en confort, elle n'a



toujours de leçon à recevoir de personne. La belle de Stuttgart a cependant perdu des points à cause de son turbo Diesel moins performant (la nouvelle génération de CDI devrait y remédier aisément), son programme de garantie toujours aussi pingre et ses frais d'usage plus élevés.

En si bonne compagnie, terminer en dernière place n'a certainement rien d'une punition. Toujours très compétente avec sa transmission intégrale permanente de série, l'A8 paie ici cash sa conception plus ancienne. On pointera notamment la sonorité rugueuse de son moteur, son manque d'agilité sur un parcours sinueux, sa direction peu communicative ou encore son amortissement perfectible. Ajoutons qu'à équipement égal, l'A8 n'est pas vraiment moins chère que ses plus modernes rivales. Quoi qu'il en soit, ce n'est que partie remise: fin 2009, début 2010, Audi devrait présenter sa nouvelle A8. Nul doute que d'ici là, la limousine aux quatre anneaux aura fourbi de nouvelles armes.

CLASSEMENT FINAL

1. BMW 730d
2. Mercedes S 320 CDI
3. Audi A8 3.0 TDI

CARACTÉRISTIQUES	AUDI A8 3.0 TDI	BMW 730d	MERCEDES S 320 CDI
Nos mesures			
Vitesse maxi *(km/h)*	242 à 4370 tr/min	245 à 3640 tr/min	240 à 3630 tr/min
Accélérations *(s)*			
– 400 m (vitesse de passage)	15,5 (150 km/h)	15,1 (153 km/h)	16,6 (146 km/h)
– 1000 m (vitesse de passage)	28,4 (191 km/h)	27,7 (195 km/h)	29,5 (185 km/h)
– de 0 à 100 km/h	7,9	7,4	8,2
Reprises *(s)*	D	D	D
– 400 m à partir de 40 km/h	14,3 (151 km/h)	13,4 (156 km/h)	15,4 (144 km/h)
– 1000 m à partir de 40 km/h	26,7 (187 km/h)	25,7 (193 km/h)	27,8 (182 km/h)
– de 60 à 90 km/h	3,8	2,6	3,6
– de 90 à 120 km/h	4,8	3,2	4,7
Consommation			
Parcours commun *(l/100)*	8,7	8,2	9,0
Minimum/maximum *(l/100)*	7,5/13,4	6,8/12,3	8,0/14,5
Urbaine/extra-urbaine/mixte *(l/100)*	12,1/6,5/8,5	9,5/5,9/7,2	10,4/5,9/7,6
CO_2 *(g/km)*/Bonus-malus Rég. wall. *(€)*	227/M 250	192/0	220/M 200
Budget			
Prix de base en berline *(€)*	66.240	76.200	72.600
Prix de base à version comparable *(€)*	de 95.309 à 101.201	99.360	99.553
Puissance fiscale *(CV)*	15	15	15
Equipement et options *(€)*			
Accès et démarrage confort (sans clé)	1.373	1.000	1.771
Active Steering/Dynamic Drive	–	2.650	–
Aide au stationnement à l'AV et à l'AR	908	série	852
Caméra de recul	580	450	482
Changeur de CD/DVD	490 (CD)	690 (DVD)	814
Cuir	–	1.950	–
Fermeture assistée des portes	714	650	690
Jantes alu 18" + pneus	2.747	1.290	1.049
Navigation (DVD)	2.505	1.920	2.369
Peinture métallisée	1.198	1.180	1.185
Phares au xénon + éclairage des virages	1.791	725	1.721
Points d'ancrage Isofix sur la banquette	97	série	148
Régulateur de vitesse actif (radar de dist.)	2.505	1.920	3.517
Sac à skis	369	355	364
Sièges avant chauffants	488	série	482
Sièges avant confort	2.747	2.200	1.375
Sièges avant électriques à mémoire	1.633	série	864
Sound system de haut de gamme	de 1.307 à 7.199	1.050	1.216
Toit ouvrant électrique	1.549	1.520	1.419
Transmission intégrale	série	–	3.993

